

После Беслана

Опрос населения в 100 населенных пунктах 44 областей, краев и республик России. Интервью по месту жительства 09–10 июля 2005 г. 1500 респондентов. Дополнительный опрос населения Москвы — 600 респондентов. Статистическая погрешность не превышает 3,6%.

Приближается годовщина бесланской трагедии. Уже десять месяцев идет расследование этого громкого дела. В какой мере сегодня население интересуется ходом расследования, верят ли граждане, что обстоятельства теракта в Беслане будут раскрыты?

Подавляющее большинство россиян — 79% — полагают, что власти должны регулярно информировать общество о ходе расследования; такая же доля респондентов — 79% — считают, что окончательные результаты расследования должны быть обнародованы. Отметим, что сегодня, по сравнению с опросом, проведенным сразу после бесланской трагедии — в сентябре 2004 года, доля респондентов, не считающих необходимым обнародование результатов работы следователей, несколько повысилась: с 4% до 11%. Значительно чаще других такой точки зрения придерживаются жители Южного федерального округа — 21%. Можно предположить, что жители региона, в котором произошла трагедия, либо уже устали от обсуждения деталей дела, либо боятся, что обнародование результатов может привести к обострению ситуации на Северном Кавказе.

Вместе с тем, в своих ожиданиях респонденты довольно скептически: только 42% из них верят, что прокуратуре удастся выяснить обстоятельства теракта в Беслане, 36% — убеждены, что расследование успехом не увенчается. Кроме того, более половины уверенных в том, что обстоятельства теракта будут выяснены (в целом по выборке — 23%), считают,

ПРОЕКТ
«БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА»НП «Терра»¹

Одной из основных причин смертности населения г. Ижевска являются травмы и несчастные случаи. Значительную долю в структуре травм и несчастных случаев занимает дорожный травматизм. При этом отмечается рост числа погибших в ДТП, в том числе детей. Основная причина ДТП — несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения, причем нарушителями в равной степени являются как водители, так и пешеходы (50/50). Нарушение правил становится систематическим, отмечается отсутствие мотивации населения на соблюдение правил безопасности на дорогах.

К основным видам нарушений правил дорожного движения, приводящих к ДТП, относят: превышение скоростного режима водителями; вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения; переход пешеходами дороги в неустановленном месте; несоблюдение сигналов светофора. И если в отношении водителей существуют механизмы обучения ПДД, а также регулирования и контроля за их соблюдением, то поведение пешеходов на дороге носит преимущественно стихийный, саморегулируемый характер.

Несмотря на то, что сотрудниками ГИБДД проводится значительный объем мероприятий для снижения уровня дорожного травматизма, повышения информированности населения и культуры поведения на дорогах, культура поведения различных групп взрослого населения на дороге остается крайне низкой. При этом возможность проводить профилактическую и образовательную работу среди взросло-

го населения силами сотрудников ГИБДД низка — очень незначительно число инспекторов по пропаганде. Поэтому общения с участниками дорожного движения практически нет, население не знакомо с новым кодексом правил дорожного движения. Кроме того, население не вовлекается в работу по пропаганде БДД, отсутствуют общественные организации подобной направленности. Среди составляющих проблемы работы с населением отмечается недостаточная вовлеченность других ведомств.

Таким образом, целью данного проекта было выбрано привлечение внимания населения и городской администрации к проблеме нарушения населением правил поведения на дорогах города (ПДД).

Для достижения поставленной цели выделены следующие задачи:

1. Вовлечь как можно более широкий круг горожан в качестве партнеров в реализацию данного проекта.

2. Выяснить мнение населения относительно проблемы безопасности дорожного движения в городе, поведения населения (пешеходов и водителей) на дорогах города.

3. Привлечь внимание широкого круга населения к проблеме несоблюдения правил дорожного движения.

4. Привлечь внимание населения к пожилым людям и детям — как наиболее уязвимым категориям участников дорожного движения.

5. Инициировать (расширить) процесс межведомственного взаимодействия для решения задачи повышения культуры поведения населения на дорогах города в дальнейшем.

¹ Некоммерческое партнерство «Региональный центр поддержки и развития общественных инициатив в области здоровья и устойчивого развития «Терра».